Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10052

03. 03. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Jürgen Rochlitz, Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Linienführung der B 252-neu zwischen Wetter und Frankenberg in Hessen

Die Bundesstraße 252 verbindet in den Landkreisen Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf einerseits Diemelstadt an der A 44 und andererseits Cölbe bei Marburg an der dort autobahnähnlich ausgebauten B 3. Mit der B 252 werden die Mittelzentren Bad Arolsen, Korbach, Frankenberg und Marburg miteinander verknüpft. Da nicht nur der örtliche und regionale Verkehr von ihr erfaßt wird, sondern auch der überregionale Verkehr diese Trasse anstelle des Kasseler Autobahnkreuzes als beliebte Abkürzung benutzt, entstehen erhebliche Verkehrsbelastungen. Wegen einer Vielzahl betroffener Ortschaften mit engen und kurvigen Durchfahrten ist eine B 252-neu in der Planung. Diese besteht aus entsprechend vielen Ortsumgehungen, die im Bundesverkehrswegeplan als Vordringlicher Bedarf gekennzeichnet sind.

Diese Planung ist durch zwei Hauptprobleme gekennzeichnet:

Zum einen zerschneidet die B 252 einen der wenigen, von Verkehrswegen noch nicht zerstückelten Naturräume Deutschlands im Norden Hessens. Die von der B 252 berührte Edersee-Region mit dem geplanten Nationalpark Kellerwald ist überregional bekannt. Dies bedeutet letztlich auch bei den Ortsumgehungen mehr oder minder tiefe Eingriffe in den örtlichen Naturhaushalt – in Talauen, in Waldbereiche wie den Burgwald oder in die abwechslungsreich gegliederte, größtenteils landwirtschaftlich genutzte Landschaft.

Andererseits wird mit jeder Ortsumgehung die Abkürzungsstrecke für den überregionalen Verkehr, insbesondere für den LKW-Verkehr, attraktiver. Für den LKW-Verkehr mußte zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen schon ein nächtliches Durchfahrtsverbot erlassen werden. Doch die Steigerung des LKW-Verkehrs insgesamt, die Mißachtung des nächtlichen Durchfahrtsverbots und der übermäßige Gebrauch von Ausnahmegenehmigungen führen nicht zum gewollten Ergebnis, nämlich der deutlichen Absenkung des nächtlichen Geräuschpegels.

Die Verwirklichung der Ortsumgehungen würde insgesamt sowohl tagsüber als auch nachtsüber eine zusätzliche Verlärmung der von der Straßenführung genutzten Täler mit sich bringen. Die ortsnahen Umgehungen würden letztlich fast gar keine Lärment-

lastung mit sich bringen. Noch schlimmer wäre die Situation durch eine Teilfertigstellung von Ortsumgehungen, die bei denjenigen Ortschaften zu einer jahrelangen Zusatzbelastung führen würde, für die eine Umgehung noch nicht fertiggestellt ist. Diese Situation käme wegen der absehbaren Gesundheitsbelastung durch Lärm und Abgas beinahe einer vorsätzlichen Körperverletzung gleich.

Eine Lösung dieser komplexen Problematik kann nur darin bestehen, daß schon heute und auch zukünftig die Durchfahrt für den Ferngütertransport erschwert und gleichzeitig seine Verlagerung auf die Schiene in dieser Region erleichtert wird. Gerade in einer derart sensiblen Region mit naturschutzwürdiger Landschaft und wirtschaftsstarken Mittelzentren müßte dem Slogan vom „Vorrang der Schiene" zügig zur Realität verholfen werden. Daneben müßte eine Linienführung angestrebt werden, die

- weitgehend bestehende Straßen nutzt,
- Talauen und Waldgebiete meidet und
- eine Verlärmung der Ortschaften vermeidet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Planalternativen sind aus der Sicht der Bundesregierung am ehesten geeignet, um weitgehend bestehende Straßen zu nutzen, Talauen und Waldgebiete zu meiden und eine Verlärmung von Ortschaften zu vermeiden?

2. Welche Linienführung wird von den zuständigen Straßenbauämtern favorisiert?

3. Wieweit ist die Linienführung im Landkreis Marburg-Biedenkopf bereits festgelegt bzw. entschieden?

4. In welchem Umfang ist die Linienführung im Landkreis Waldeck-Frankenberg bereits ausgearbeitet oder festgelegt bzw. entschieden?

5. Welche Hindernisse werden seitens der Bundesregierung bzw. der Straßenbauämter bei einer Verwirklichung des „Vordringlichen Bedarfs" gesehen?

6. Mit welchem Zeithorizont rechnet die Bundesregierung für die Fertigstellung der gesamten Umfahrungsstrecke?

7. Inwiefern ergibt sich möglicherweise ein deutlich unterschiedlicher Fertigstellungstermin für den südlichen Streckenabschnitt im Landkreis Marburg-Biedenkopf und für den nördlichen im Landkreis Waldeck-Frankenberg?

8. Wie wird die Bundesregierung verhindern, daß fertige Teilstücke zu einer unter Umständen jahrelangen Zusatzbelastung derjenigen Ortschaften führen, für die eine Umfahrung noch nicht fertiggestellt ist?

9. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung die nach der Fertigstellung übermäßige zusätzliche Verlärmung der von der genutzten Straßenführung betroffenen Täler mit ihren Ortschaften nicht nur eindämmen, sondern möglichst verhindern?

10. An welche Maßnahmen zur Verhinderung von zusätzlichem nächtlichem Lärm des dann wahrscheinlich unbeschränkten LKW-Verkehrs ist dabei gedacht?

11. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die bestehende und durch Verkehrszuwachs auf der neuen Straßenverbindung sich verschärfende Lärmproblematik aus dem Schwerlastverkehr anzuerkennen?

12. Inwieweit akzeptiert die Bundesregierung, daß eine Verkehrslärmbelastung wie derzeit längs der B 252 nicht nur tagsüber Gesundheitsbeeinträchtigungen – hier insbesondere des Herz-Kreislauf-Systems – mit sich bringen kann?

13. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die betroffene Region über die bestehenden bzw. über zu reaktivierende Schienenstrecken für den Schienengüter- bzw. den Kombinierten Verkehr zu erschließen?

14. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die betroffene Region gemeinsam mit einerseits der Deutschen Bahn AG und andererseits mit Dritten (Gebietskörperschaften oder Industrie- und Gewerbebetriebe wie die dies schon praktizierende Fa. V. in Allendorf/Eder) über bestehende bzw. zu reaktivierende Schienenstrecken für den Schienengüter- bzw. Kombinierten Verkehr zu erschließen?

15. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die in den Fragen 13 und 14 grob skizzierten Projekte als Modellvorhaben für eine ländliche Region mit besonders hohem Flächenanteil schutzwürdiger Landschaftsteile zu realisieren?

Bonn, den 3. März 1998

Dr. Jürgen Rochlitz
Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333